Dziennik Urzędowy
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

WARSZAWA № 2. 22 października 1926 r.

2.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 30 września 1926 r. № IV. 11068/11 w sprawie instrukcji dla organów Policji Państwowej pełniących służbę na kolejach.

Z dniem 1 października r b. wchodzi w życie załączona do niniejszego „Instrukcja dla organów Policji Państwowej, pełniących służbę na kolejach", wydana przez Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Kolei.

Jednocześnie uchyla się Okólnik Ministerstwa Kolei z dnia 7 lutego 1922 r. za № 2076/III/12, Dz. U. M. K. № 6—1922 roku i traci moc obowiązującą załączona do tego okólnika „Instrukcja dla organów Policji Państwowej pełniących służbę na kolejach" z dnia 24 stycznia 1922 r.

Minister Komunikacji:
(—) *Romocki*

INSTRUKCJA

dla organów Policji Państwowej, pełniących służbę na kolejach, wydana przez Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Kolei na podstawie art. 6 rozporządzenia z dnia 4 maja 1921 r. (Dz. U. R. P. 41 poz. 258).

1.

Funkcjonarjusze policji państwowej, pełniący służbę na kolejach, winni być obeznani z ogólnemi ustawami, przepisami, instrukcjami oraz

regulaminami policyjnemi tudzież z przepisami o bezpieczeństwie i porządku na kolejach.

2.

Bezpośredni nadzór nad mieniem kolejowem, stanem urządzeń i taboru kolei oraz nadzór nad przestrzeganiem przepisów kolejowych w obrębie terenów i linji kolejowych, tudzież w pociągach należy do pracowników kolejowych, jako organów wykonawczych władz i urzędów kolejowych.

3.

W wykonywaniu służby bezpieczeństwa na kolejach zadaniem organów policji państwowej, powołanych, w myśl art. 2 ustawy z dnia 24 lipca 1919 r. (Dz. Pr. P. № 61 poz. 363), do ochrony bezpieczeństwa, spokoju i porządku publicznego, jest zapobieganie przestępstwom, przerywanie czynów przestępnych i ich ujawnienie.

4.

O utworzeniu nowych oraz skasowaniu istniejących komisarjatów względnie posterunków policji państwowej na kolejach decyduje Minister Spraw Wewnętrznych względnie podlegli mu naczelnicy władz administracyjnych II inst. (w Warszawie Komisarz Rządu na m. st. Warszawę), stosownie do wydanych przepisów ogólnych o tworzeniu nowych i kasowaniu istniejących organizacyjnych jednostek policyjnych.

Rozmieszczenie komisarjatów policji na kolejach, posterunków stałych, tudzież posterunków wystawianych w miarę potrzeby przez najbliższe komendy względnie posterunki policyjne, odnośne władze administracyjne uskuteczniają w porozumieniu z właściwemi Dyrekcjami Kolei Państ., wzgl. ich oddziałami oraz miejscowemi urzędami kolejowemi.

5.

Dyrekcjom Kolei Państw. i ich oddziałom przysługuje prawo bezpośredniego porozumienia się z komendantami wojewódzkimi i powiatowymi policji państwowej, zaś miejscowym urzędom kolejowym—z komisarjatami i lokalnemi organami policyjnemi.

6.

W wypadkach przestępstw, dotyczących eksploatacji kolei, a popełnionych na terenach kolejowych, organa policji zawiadamiają o nich bezzwłocznie miejscowe władze lub urzędy kolejowe, przeprowadzają inwigilację i dochodzenia w ścisłem porozumieniu z niemi oraz z lokalnemi organami i komendami policyjnemi.

Dla zapewnienia sprawności policji na kolejach komisarjaty i posterunki porozumiewają się bezpośrednio z innemi organami policji oraz z władzami i urzędami kolejowemi i wzajemnie okazują sobie jaknajdalej idącą pomoc.

7.

W wypadkach wymagających interwencji policji na terenach kolejowych, w szczególności zaś przy prowadzeniu inwigilacji i dochodzeń, organa policji korzystają z bezpłatnego przejazdu służbowego wszelkiemi środkami lokomocji kolejowej oraz z prawa bezpłatnego używania kolejowych urządzeń telegraficznych i telefonicznych.

8.

Do szczególnych obowiązków organów policji państwowej, pełniących służbę na kolejach należą:

a) Zapobieganie przestępstwom, ich ujawnienie i przerywanie przy szczególnem uwzględnieniu ochrony podróżnych i ich mienia, mienia kolei żelaznych i przewożonych towarów.

b) Zapobieganie niszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń kolejowych.

c) Współdziałanie z organami kolejowemi w akcji ratunkowej przy katastrofach kolejowych.

d) Udzielanie organom kolejowym pomocy w zakresie przewidzianym w ustępie 10 niniejszej instrukcji.

9.

Funkcjonarjusz policji, pełniący służbę na danym terenie kolejowym, winien teren ten znać dokładnie; nadto obowiązany jest znać dokładnie osoby przeznaczone do pełnienia czynności urzędowych na rzeczonym terenie, w szczególności zaś osoby zajmujące kierownicze stanowiska oraz tych pracowników, z którymi w interesie służby bezpieczeństwa należy utrzymywać kontakt służbowy.

10.

Funkcjonarjusze kolejowi mogą za pośrednictwem swej bezpośredniej przełożonej władzy (zawiadowcy stacji, ekspedytor lub ich zastępcy, dyżurny ruchu, kierownik pociągu i t. p.) wzywać pomocy organów policji, o ile przy wykonywaniu swoich czynności służbowych natrafią na opór ze strony osób trzecich, którego własnemi rozporządzalnemi środkami nie są w możności przełamać.

Funkcjonarjusz policji obowiązany jest nawet bez specjalnego wezwania organu kolejowego do interwencji w wypadkach:

a) zauważonego oporu lub rozmyślnego przeszkadzania pracownikom kolejowym w pełnieniu służby,

b) zauważonego przekroczenia przez osoby trzecie przepisów kolejowych (np. chodzenie osób nieuprawnionych po torze kolejowym, wskakiwanie do pociągów będących w ruchu i t. p.) oraz wogóle w wypadkach popełnienia przez osoby trzecie czynów wykraczających przeciwko porządkowi na kolejach i bezpieczeństwu publicznemu.

11.

W celu zapobiegania przestępstwom, ich ujawnienia i przerywania [ust. 8 a) i b)] funkcjonarjusze policji państwowej powinni:

a) Zwracać baczną uwagę na wszystkie osoby, wałęsające się w sposób podejrzany, zwłaszcza osoby noszące worki, paki tłomoki i t. p. w obrębie terenów kolejowych, w szczególności zaś w okolicy magazynów, warsztatów i t. p. objektów kolejowych, miejsc (ramp) wyładunkowych i naładunkowych oraz miejsc postoju całych pociągów i pojedyńczych wagonów.

b) W razie uzasadnionego podejrzenia zwłaszcza, gdy dana osoba nie może należycie wylegitymować się z posiadanego bagażu, bagaż ten poddać rewizji. Bagaż ręczny należy rewidować w obecności jego posiadacza. Przedsiębranie rewizji przesyłek kolejowych może nastąpić przed nadaniem lub po wydaniu ich właścicielowi przez urzędy kolejowe.

c) Zwracać szczególną uwagę na stacjach kolejowych na rysopis osób poszukiwanych za przestępstwa i starać się znać z widzenia zawodowych złodziei kolejowych.

Jeżeli znany złodziej kolejowy lub inna osoba podejrzana wsiada do pociągu, należy natychmiast ostrzegać poufnie konduktora.

d) Znać i baczyć na wszystkie miejsca, umożliwiające osobom podejrzanym (przestępcom) przedostanie się przez ogrodzenie na teren stacji, magazynów, warsztatów, postoju całych pociągów lub pojedyńczych wagonów oraz zwracać na miejsca te uwagę odnośnych strażników (wartowników) kolejowych.

e) Uważać, aby nikt nieuprawniony nie otwierał wagonów stojących na torze kolejowym, nie wchodził do nich i niczego nie wynosił.

f) W razie zauważonego uszkodzenia zamknięcia lub zauważonej kradzieży zabezpieczyć wagon oraz niezwłocznie zawiadomić właściwego przedstawiciela kolei celem spisania protokółu.

g) W razie przewozu materjałów wybuchowych lub łatwopalnych baczyć, aby nikt w pobliżu nie palił i nie rozniecał ognia.

h) Działać w ścisłym wzajemnym kontakcie służbowym z pracownikami kolejowymi na danym terenie, w szczególności zaś z kierownikami pociągów, strażnikami, bileterami i portjerami, którzy mają obowiązek udzielania organom policji swoich spostrzeżeń i informacji w zakresie bezpieczeństwa, przedewszystkiem zaś co do osób podejrzanych.

12.

Funkcjonarjusze policji, pełniący służbę na kolejach, powinni w czasie służby zwracać baczną uwagę na stan urządzeń środków komunikacji i sygnalizacji kolejowej, a w razie zauważonego uszkodzenia zawiadamiać natychmiast organa kolejowe. Winnych uszkodzenia środków komunikacyjnych, sygnalizacji, urządzeń telefonicznych i telegraficznych należy przytrzymywać.

13.

W wypadkach zauważonej katastrofy kolejowej funkcjonarjusz policji obowiązany jest przedewszystkiem zaalarmować najbliższe organa kolejowe oraz posterunek policji, którego komendant winien niezwłocznie udać się na miejsce katastrofy, zawiadamiając o tem równocześnie właściwego przełożonego i używając odpowiedniej ilości potrzebnych do pomocy funkcjonarjuszów policji ewentualnie z sąsiednich posterunków. Ze względu na to, że akcja ratownicza należy w pierwszym rzędzie do władz kolejowych, które za jej celowe i skuteczne przeprowadzenie są odpowiedzialne, przeto organa policji obowiązane są do współdziałania w miarę możności z organami kolejowemi oraz pomagania im w czynnościach ratowniczych, unikając wszystkiego, co mogłoby doprowadzić do wzajemnych tarć i nieporozumień.

Funkcjonarjusze policji winni pomagać przy ratowaniu życia osób zagrożonych. Przed przybyciem pomocy funkcjonarjusze policji na miejscu winni czynić wszelkie możliwe wysiłki, aby osoby zagrożone zabezpieczyć oraz czuwać, aby osoby występne (złodzieje) nie mogły korzystać z zamieszania, tudzież zabezpieczyć ślady ewentualnego przestępstwa w myśl obowiązujących przepisów prawnych aż do przybycia na miejsce władz wymiaru sprawiedliwości. W związku z tem organa policji powinny baczyć aby osoby nieuprawnione nie wchodziły na miejsce katastrofy z wyjątkiem tych, które starają się rzeczywiście ratować życie osób zagrożonych.

Najstarszy stopniem służbowym funkcjonarjusz policji, obecny na miejscu katastrofy, winien objąć dowództwo nad policją oraz po koniecznem zabezpieczeniu dobra kolejowego winien zebrać wszelkie informacje o powodach katastrofy i o okolicznościach jej towarzyszących, złożyć sprawozdanie o zachowaniu się funkcjonarjuszów policji pod jego rozkazami, o czasie w ciągu jakiego byli zajęci, przez kogo zaalarmowano władze kolejowe i pogotowie ratunkowe, jakie czynności zostały rzeczywiście dokonane, czy to przy wzywaniu pogotowia ratunkowego, czy przy udziale w ratowaniu lub przy innych czynnościach oraz kiedy organa policji wycofano.

14.

Władze administracyjne II instancji na wniosek odnośnych Dyrekcji Kolei Państwowych zarządzają w miarę możności ochronę pociągów (z wyjątkiem wojskowych) przez policyjne konwoje w tych wypadkach, gdy bandytyzm i kradzieże kolejowe przybrały wyjątkową formę oraz gdy zachodzi uzasadniona obawa dokonania tych przestępstw.

Dyrekcje Kolei Państwowych żądające konwoju, zobowiązane są do zwrotu kosztów djet konwojujących funkcjonarjuszów policji w wysokości przewidzianej dotyczącemi rozporządzeniami i przepisami w przedmiocie djet i kosztów podróży dla funkcjonarjuszów państwowych.

15.

Z wydaniem niniejszej instrukcji traci moc obowiązującą instrukcja dla organów policji, pełniących służbę na kolejach, z dnia 24 stycznia 1922 r.

Warszawa, dnia 6 maja 1926 r.

Minister Spraw Wewnętrznych:
(—) *Raczkiewicz.*

Za Ministra Kolei:
(—) *Eberhardt.*

ZAWIADOMIENIA:

W niżej podanych №№ „Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej” i „Monitora Polskiego” ogłoszone zostały następujące ustawy i rozporządzenia, dotyczące bezpośrednio lub pośrednio Ministerstwa Komunikacji:

№ Dzien. Ust. R. P.	1926 r. data	Pozycja	Treść rozporządzenia
95	21/IX	555	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 sierpnia 1926 r. o państwowej pomocy lekarskiej dla funkcjonarjuszów państwowych, sędziów i prokuratorów, ich rodzin oraz emerytów.
97	28/IX	567	Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji.

№ Dzien. Ust. R. P.	1926 r. data	Pozycja	Treść rozporządzenia
97	28/IX	568	Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".
"	"	569	Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o Głównej Inspekcji Komunikacji.
99	5/X	571	Ustawa z dnia 30 września 1926 r. o uzupełnieniu prowizorjum budżetowego na czas od 1 lipca do 30 września 1926 r. i o prowizorjum budżetowem na czas od 1 października do 31 grudnia 1926 r.
100	7/X	575	Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 11 września 1926 r. o rejestracji i ostemplowaniu obligacyj kolei Herby Kielce.
102	15/X	591 592 593	Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 14 października 1926 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o wprowadzeniu zniżki taryfowej dla węgla kamiennego w komunikacji polsko-austrjackiej.
"	"	594	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 14 października 1926 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o wprowadzeniu zniżki taryfowej dla węgla kamiennego w komunikacji pomiędzy stacjami polskich kolei z jednej a stacjami kolei włoskich Trieste i Fiume z drugiej strony.

Monitor Polski	1926 r. data	Pozycja	Treść rozporządzenia
166	24/VII	488	Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 21 lipca 1926 r. w sprawie wywozowej odprawy celnej węgla kamiennego, brykietów i koksu.
231	8/X	650	Obwieszczenie Ministra Skarbu z dnia 30 września 1926 r. o wysokości sumy, do jakiej mogą być przyjmowane papiery wartościowe przez władze i urzędy państwowe, jako wadja przy przetargach oraz kaucje na zabezpieczenie wszelkiego rodzaju umów oraz zaliczek wypłacanych na dostawy i roboty rządowe, jak również na zabezpieczenie udzielanych przez Skarb Państwa kredytów akcyzowych, celnych i transportowych.

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Przeniesie ze względów służbowych:

Minister Komunikacji przeniósł do służby w Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku:

Rozporządzeniem z dnia 28 września 1926 r.:

Zinsa Eljasza st. referendarza P. K. P., przydzielonego do Poselstwa Polskiego w Wiedniu — w charakterze st. referendarza P. K. P. z dotychczasowem uposażeniem VI grupy przy równoczesnem wyrażeniu podziękowania za gorliwą pracę dla kolejnictwa polskiego oraz uznania za skuteczną działalność dla Kolonji polskiej w Wiedniu.

№ Pr. 4144/26.

Zwolnienie ze służby:

Minister Komunikacji zwolnił ze służby państwowej:

Rozporządzeniem z dnia 6 lipca 1926 r.:

Osuchowską Martę, sekretarza Ministerstwa Komunikacji — na własną prośbę.

№ Pr. 3308/26.

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.:

Mianowania:

Skałkowski Władysław, starszy asesor — Kierownikiem Działu Ogólnego w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

№ I. 16720/1/26.

Dybowski Jan, zastępca Naczelnika Oddziału Eksploatacyjnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie — Kierownikiem Biura dla celów wojskowych w tejże Dyrekcji.

№ I. 15553/1-J/26.

Inż. Turyn Filip, referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie — Kierownikiem Działu Budynków w Wydziale Drogowym tejże Dyrekcji.

№ I. 17197/1-J/26.

Dergiman Roman, starszy referendarz K. P. — Kierownikiem Działu Towarowego w Wydziale Eksploatacyjnym Dyrekcji K. P. w Wilnie.

№ I. 16460/1/26.

Urbanowski Ernest, p. o. Kierownika Działu Zabezpieczeń i Humanitarnego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie — Kierownikiem tego Działu.

№ I. 6470/1-D/26.

Poruczenie kierownictwa:

Inż. Janasowi Franciszkowi, Naczelnikowi warsztatów głównych w Nowym Sączu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie — kierownictwo W-łu Mechanicznego Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

№ I 14469/1-J/26.

Powierzenie czynności:

Inż. Żaboklickiemu Ludwikowi, kontrolerowi eksploatacyjnemu Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie — czynności Naczelnika IV Oddziału eksploatacyjnego w tejże Dyrekcji.

№ I. 15553/1-J/26.

KONKURSY:

na stanowisko Kontrolera drogowego w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w służbie drogowej.

Termin składania podań do 20 listopada 1926 r.

№ I. 16578/26.

na stanowisko Naczelnika Warsztatów Głównych w Nowym Sączu w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (budowa maszyn), VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie warsztatowej.

Termin składania podań do 15 listopada 1926 r.

№ I. 14469/26.

Drukarnia Państwowa. № 33875. 13.X.26. 2000.